

УДК 347.763:658.7 (477)

*О. Л. Суворова, Ю. В. Хайминова,
В. А. Котлубай, Е. М. Романенко*

РАЗВИТИЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ УКРАИНЫ

Постановка проблемы. Интеграция Украины в мировую экономическую систему, расширение ее связей со странами СНГ, Западной и Восточной Европы, Дальнего Востока и Тихого океана требуют коренных изменений функционирования всех видов транспорта в составе единой транспортной системы и развития функционирования транспортной логистики как ее неотъемлемой составляющей.

Необходимо решить ряд крупномасштабных, комплексных задач, имеющих важное значение для транспортной логистики. Основными из них являются такие:

- поиск рациональных вариантов структурной организации транспортной логистики;
- развитие рынка транспортных услуг и эффективное использование в единой транспортной системе важнейших транспортных ресурсов, пропускной способности транспортных сетей и провозной способности транспортных средств с учетом мировых тенденций транспортной логистики;
- расширение возможностей обслуживания товаропотоков в портах и повышение уровня интеграции всей транспортной инфраструктуры.

Анализ последних исследований и публикаций.

Значительный вклад в развитие теории и методологии логистики внесли такие известные зарубежные и отечественные ученые, как Б. Аникин, О. Гаджинский, Л. Миротина, Д. Костоглодов и др.

Теоретическим и научно-методическим вкладом в развитие транспортной логистики являются труды таких ученых, как Д. Бауэрсокс, О. Бакаев [1, 2], В. Дикань [4], Р. Ларина [7], М. А. Окландер [8], Л. Фролова [11], М. Постан, А. Семененко, В. Сергеев, А. Смахов [10] и др.

Несмотря на наличие публикаций, отдельные вопросы теории и методологии логистического обеспечения транспортной системы не получили достаточного развития. На наш взгляд, актуальной остается проблема развития транспортных логистических систем путем создания припортовых логистических центров.

Цель статьи. Целью статьи является обоснование направлений развития функционирования транспортно-логистических систем Украины.

Изложение основного материала. Отечественный рынок логистических услуг морского транспорта находится на этапе развития. Среди основных проблем следует выделить ограничение возможностей обслуживания товаропотоков в портах и низкий уровень интеграции всей транспортной инфраструктуры. При этом уровень конкуренции достаточно высок.

Особенностью современного этапа развития предприятий, предоставляющих услуги по транспортировке (предприятий транспортного сервиса), является

их трансформация в «логистических провайдеров». Логистические провайдеры — это сервисные предприятия со специфическими функциями, которые предоставляют логистические услуги. В перечень основных услуг входят транспортировка, складирование, оформление документов, экспедирование (сопровождение груза) и выбор перевозчиков. К числу менее распространенных услуг относится возврат товара, его ремонт, маршрутизация перевозок, управление транспортным парком и запасами, консолидация грузов.

В современных публикациях авторы классифицируют логистических провайдеров по количеству логистических сторон (PL — party logistics) и уровню интеграции компаний в логистический процесс [5, 6]. В соответствии с такой концепцией в истории развития логистики можно выделить следующие этапы:

1. 1 PL — логистика одной стороны (она же «инсорсинг») — была характерна для периода 1970–1980 гг., когда компании решали все логистические задачи собственными силами с использованием только своих внутренних ресурсов;

2. 2 PL-провайдеры (1970–1980 гг.) — компании, которые предлагали своим клиентам простейший логистический аутсорсинг: транспортные услуги и складские операции [6]. Сегодня термины 1 PL и 2 PL практически не используются в мировой практике. Однако в Украине значительное число компаний осуществляет свою деятельность именно на таких условиях;

3. 3 PL — современная концепция покупки логистических услуг, когда клиенту предлагается комплексное обслуживание. 3PL является открытой системой предлагаемых сервисов для решения сложных задач управления поставками и грузопотоками клиентов. Кроме задач управления перевозками, складирования и обработки грузов, 3 PL берет на себя задачу обработки заказов и возврата груза (в случае необходимости), помогает отправителю в создании электронной логистической системы и консультирует его по вопросам оптимизации процессов [5].

Такого уровня провайдеры появились на мировом рынке в начале 90-х годов. Однако на сегодняшний день в Украине их число относительно невелико [6]. Например, в Европе данный вид провайдинга сегодня составляет около 37 % общего объема рынка логистических посредников, а в Украине — только 8 % [9]. 3 PL-провайдерами считаются компании, которые предоставляют полный комплекс услуг, включающий транспортное экспедирование, погрузку/выгрузку, складские услуги, подбор ассортимента, управление грузопотоками, маркетинговые и финансовые услуги. Также важными характеристиками 3 PL-провайдеров являются наличие отраслевой специфики, собственной агентской сети, совмещение собственных и привлеченных активов;

4. Провайдинг 4 PL осуществляется на базе информационных и управленческих технологий. Концепция 4 PL основана на управлении всеми логистическими процессами компании-клиента с учетом его стратегических целей. Это интеграция всех включенных в цепочку доставки компаний.

Логистическим провайдером четвертого уровня становится головное предприятие, которое специализируется на планировании и оптимизации логистических процессов всей цепочки создания стоимости (процесса производства).

Это предприятие характеризуется знаниями и умениями в области снабженческой, распределительной логистики, логистики вывоза отходов и коммуникационных технологий;

5. В последнее время появляется логистика пятой стороны 5 PL. Ее отличия от предыдущих ступеней является использование сети Интернет как общей виртуальной платформы для решения логистических задач [6].

По мнению специалистов, в Украине на сегодняшний день нет предприятий, которые могли бы быть отнесены к 4 PL и 5 PL [5, 6]. Для этого отечественным компаниям, которые работают в сфере организации перевозок, экспедирования, агентирования и других видов транспортного сервиса и логистического обеспечения, необходимо «планировать и оптимизировать логистические процессы с помощью информационных систем» [6, с. 50].

Однако такие тенденции развития от 3 PL до 4- и 5 PL вызывают много скептических отзывов. Если под PL понимать непосредственно сторону логистики, то 4-, 5-, 6- и следующие уровни PL просто не могут существовать, так как для предприятия-клиента при концепции аутсорсинга 3 PL транспортно-логистическая компания всегда будет третьей привлекаемой стороной [6].

Рассмотренная тенденция способствует процессу транспортной интеграции, важным элементом которой является использование эффективных логистических систем. Создание логистической системы на основе логистических центров в транспортных узлах (морских портах), которые взаимодействуют с аналогичными структурами смежных видов транспорта, следует рассматривать как важную задачу развития морского транспорта Украины. Создание, развитие и дальнейшее эффективное функционирование таких логистических центров в отечественных портах невозможно без качественного улучшения услуг предприятий транспортного сервиса и их трансформации в полноценных логистических провайдеров.

В условиях ужесточения конкурентной борьбы на рынке логистических услуг конкурентное преимущество получают компании, предоставляющие наиболее высокий уровень логистических услуг. Соблюдать современные требования к уровню качества транспортных услуг можно при внедрении развивающихся методов транспортной логистики.

Логистические технологии, реализованные транспортно-экспедиторскими предприятиями и логистическими операторами морской отрасли, обеспечивают взаимодействие промышленного, торгового и транспортного секторов экономики и способствуют развитию потенциала морских торговых портов.

Транспортно-логистическая система морских торговых портов (МТП) является сложной, организационно-структурированной системой, состоящей из взаимосвязанных материальных и иных потоков, объединенных стратегическими и тактическими целями организации бизнеса, дееспособность и развитие которой определяется меняющейся внешней и внутренней средой.

Особенности звеньев транспортно-логистической системы МТП проявляются в сочетании внутренней и внешней транспортно-логистических систем. Внешние транспортно-логистические системы решают задачи, связанные с управ-

лением и оптимизацией материальных и сопутствующих потоков от источников поставок до пунктов назначения. Внутренние транспортно-логистические системы могут быть представлены собственными (транспортными, производственными, складскими, грузоперерабатывающими и т. д.) подразделениями предприятия и привлеченными структурами (логистические посредники).

Эффективность транспортно-логистической системы определяется сложностью работы основных ее элементов. Это требует не только осуществления взаимодействия указанных звеньев, но и внедрения системы ответственности работников функциональных подразделений МТП.

Для развития современной отечественной транспортно-логистической системы с последующим развитием логистического сервиса необходимы ее интеграция в международную транспортную систему, гармонизация нормативно-правового обеспечения деятельности экспедиторов, складских операторов, логистических провайдеров с международным правом.

Потенциал украинских портов при интеграции в общую региональную логистическую сеть состоит, прежде всего, в переходе от пункта по перевалке грузов к специализированной деятельности на уровне логистического узла.

Для определения оптимальных функций узла в системе черноморской логистической портовой сети в каждом порту необходимо введение целевой специализации, соответствующей общей стратегии развития портового комплекса.

Украина имеет значительный потенциал для создания транспортных узлов перевалки. Одесса является одним из перспективных мест для размещения такого портового центра. Технические возможности ОМТП позволяют перегружать более 21 млн т сухих и 25 млн т наливных грузов в год. Контейнерные терминалы рассчитаны на перегрузку более 900 тыс. TEU в год.

Учитывая реальные и прогнозные технико-экономические показатели деятельности ОМТП, можно выделить следующие приоритетные направления развития порта: диверсификация деятельности, развитие распределительной деятельности, составной частью которой должна быть информационная инфраструктура, создание на ближайшей к порту территории предприятий и организаций, оказывающих различные виды услуг грузовладельцам и владельцам транспортных средств.

Основной проблемой в контексте обеспечения осуществления эффективной логистической деятельности является привлечение инвестиций. Отсутствие гарантий со стороны государства и несовершенство законодательства обуславливает то, что отечественные и иностранные инвесторы не рассматривают украинскую транспортно-логистическую систему как реальный объект для осуществления вложений.

Также кардинальных изменений требуют терминальные технологии и техническая база, используемые при обслуживании современных транспортных потоков, а также система комплексного контроля над перевозками. Такой контроль должен быть основан на широком использовании современных электронных, коммуникационных, информационных технологий. Для создания безопасных и надежных транспортных потоков необходимо наличие у отечественных

контролирующих служб полной и достоверной информации о движении грузов в режиме «он-лайн», возможных изменениях, событиях на трассе, которые могут повлиять на движение на запланированных маршрутах или привести к срыву жестких и напряженных маршрутных графиков.

Для совершенствования нормативно-правовой базы по вопросам логистики необходимо решить следующие вопросы:

1. Создать благоприятные условия для «траншпипмента», т. е. перегрузки контейнеров с океанских контейнеровозов на фидерные (и в обратном направлении) через контейнерные терминалы без вывоза сухопутным транспортом за пределы пункта пропуска порта. Учитывая стратегическую важность вопроса для всей отечественной транспортной системы в условиях обострения конкуренции на международном рынке транспортных услуг, необходимо внести соответствующие изменения в Таможенный кодекс Украины и в Закон Украины «О транзите грузов».

2. Предоставить портам право получать от таможи, в зоне действия которой они расположены, те же данные, которые предусмотрено передавать агенту относительно определенных форм и объемов контроля контейнерных грузов (подпункт 5.5 «Порядка представления таможенным органам предварительной информации о товарах, принятых к перевозке в контейнерах в порт назначения на таможенной территории Украины», введенного приказом Гостаможслужбы от 31.10.2007 р. № 842). Контейнерный порт выгрузки сможет получать от таможи информацию, на основе которой будет более рационально планировать размещение контейнеров и транспортных средств на территории пункта пропуска.

3. Создать нормативную базу относительно применения единого (сквозного) транспортного документа. Это позволит упростить таможенные процедуры на пути следования грузов, пересечения государственных границ, обеспечит экономию средств грузовладельцев, существенно сократит сроки доставки грузов, позволит создать единое информационное пространство для транспортных предприятий, пользователей их услуг, контрольных учреждений. Например, сегодня отсутствует нормативная база для перевозок грузов, в частности контейнеров, по «сквозным коносаментам».

4. Ускорить введение в действие дополнений к Постановлению КМУ от 24.12.2003 г. № 1989 «Вопросы пропуска через государственную границу автомобильных, водных, железнодорожных и воздушных транспортных средств перевозчиков и товаров, перемещаемых ими», которые создадут нормативную базу для работы контейнерных портов с привлечением в технологический процесс «сухих портов».

Решение этих вопросов позволит обойти существующие проблемы накопления автотранспортных средств в припортовой зоне, а также позволит повысить оборачиваемость складских контейнерных площадей на территориях портов и, соответственно, повысить пропускную способность контейнерной инфраструктуры.

Выводы. Совершенствование сервисного обслуживания в портах является неотъемлемым условием привлечения дополнительных грузопотоков с целью

увеличения пропускной способности и эффективности транспортных артерий по оси Черное море — Европа. Черноморским портам Украины необходимо усилить маркетинговую работу и привлечь перспективных деловых партнеров, предлагая им высококачественные портовые услуги, эффективное управление портами и доступ к наземным коридорам.

Применение европейской сетевой модели формирования логистических центров (с учетом местных условий) даст возможность использовать весь потенциал черноморских портов Украины.

Данный вопрос может быть решен при условии реализации стратегии развития портов Украины, направленной на перспективное сетевое функционирование портового комплекса страны. Предлагая современное портовое и логистическое обслуживание, порты Украины (как единый модуль) могут быть эффективно интегрированы в региональную систему логистических центров.

Комплекс украинских портов как логистических центров будет для региональной логистической сети модулем, который обеспечит эффективный выход на континентальные транспортные маршруты, обеспечит оптимизацию транспортных расходов, минимизацию сроков транспортировки, а также станет важным узлом для транспортных систем. Данная модель развития привлечет новые грузопотоки, увеличит эффективность системы поставок и будет способствовать дальнейшему экономическому росту в регионе Черного моря.

Література

1. Бакаев О. О. Теоретичні засади логістики: підр. для студ. екон. і транспорт. спец. / О. О. Бакаев, О. П. Кулах, Л. А. Пономаренко. — К.: Фенікс, 2003. — Т.1. — 429 с.
2. Бауерсокс Дональд Дж., Клосс Дейвид Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок / Дональд Дж. Бауерсокс, Дейвид Дж. Клосс. — М.: ЗАО «Олимп-бизнес», 2001. — 639 с.
3. Беспалов Р. С. Транспортная логистика: новейшие технологии построения эффективной системы доставки / Р. С. Беспалов. — М.; СПб.: Вершина, 2008. — 382 с.
4. Дикань В. Л. Актуальность улучшения системы комбинированных перевозок в международной транспортной сети / В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. — Харків: УкрДАЗТ. — 2006. — № 13. — С. 13–20.
5. Измалкова Я. Роль экспедитора в логистической цепи поставок / Я. Измалкова // Транспорт і логістика. — 2006. — № 8. — С. 40–43.
6. Кудина Л. В чем различия между 1, 2, 3, 4, и 5PL-провайдерами / Л. Кудина // Транспорт і логістика. — 2007. — № 10 (25). — С. 49–50.
7. Ларіна Р. Р. Формування та забезпечення надійності регіональних логістичних систем: монографія / Р. Р. Ларіна. — Донецьк: «Норд-Пресс», 2005. — 284 с.
8. Окляндер М. А. Логістична система підприємства: монографія / М. А. Окляндер. — Одеса: Астропринт, 2004. — 312 с.
9. Ревуцкая Т. В. Особенности логистики транспортных услуг / Т. В. Ревуцкая // Транспорт і логістика. — 2007. — № 6 (20). — С. 30–33.
10. Смехов А. А. Основы транспортной логистики: Учеб. для вузов ж-д транспорта / А. А. Смехов. — М.: Транспорт, 1995. — 197 с.
11. Фролова Л. В. Логістичне управління підприємством: теоретико-методологічні аспекти: монографія / Л. В. Фролова. — Донецьк: ДонДУЕТ ім. М. Туган-Барановського, 2004. — 161 с.

Аннотация

Суворова О. Л., Хайминова Ю. В., Котлубай В. А., Романенко Е. М. Развитие функционирования транспортно-логистических систем Украины. — Статья.

В статье рассмотрены пути развития транспортно-логистических систем, относящихся к предприятиям морехозяйственного комплекса Украины. Определены основные направления совершенствования нормативно-правовой базы по вопросам логистики.

Ключевые слова: логистические процессы, логистические услуги, транспортно-логистическая система, припортовые логистические центры.

Анотація

Суворова О. Л., Хаймінова Ю. В., Котлубай В. О., Романенко Е. М. Розвиток функціонування транспортно-логістичних систем України. — Стаття.

У статті розглянуто шляхи підвищення ефективності функціонування транспортно-логістичних систем, що відносяться до підприємств морегосподарського комплексу України. Визначені основні напрями удосконалення нормативно-правової бази з питань логістики.

Ключові слова: логістичні процеси, логістичні послуги, транспортно-логістична система, припортові логістичні центри.

Abstract

Suvorova O. L., Khaiminova U. V., Kottubay V. A., Romanenko E. M. Development of functioning of the transport-logistic systems of Ukraine. — Article.

The article deals with the ways of improvement of the efficiency of transport and logistics related to the businesses of maritime economic complex of Ukraine. Main directions of improvement of normatively legal bases on questions logistic were determined.

Keywords: logistic processes, logistic services, transport and logistics system, logistics centers near ports.

УДК 346.7

Ю. З. Драпайло

ПОНЯТТЯ ТА ПРАВОВИЙ СТАТУС МОРСЬКОГО ТЕРМІНАЛУ ЯК ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ

Постановка проблеми. Вирішення питань розвитку морегосподарського комплексу вимагає, передусім, чіткого визначення із основними об'єктами правового впливу у контексті реформи транспортної галузі та розвитку транзитних потужностей України. Одним із вагомих майнових одиниць відповідної сфери є транспортні термінали, у тому числі у морських портах, які забезпечують функціонування останніх. Разом із тим спостерігається відсутність комплексного дослідження щодо правового режиму морського терміналу в Україні.

Актуальність теми підвищується запланованою зміною у правовому регулюванні портового господарства в Україні, обумовленою прийняттям Верховною Радою Закону України «Про морські порти України».

Наукові дослідження за темою. Комплексного правового дослідження на обрану тему не існує. Окремі правові питання морських терміналів в перспективі